Los antecedentes. La Operación Paso del Estrecho como hecho configurador del puerto de Algeciras

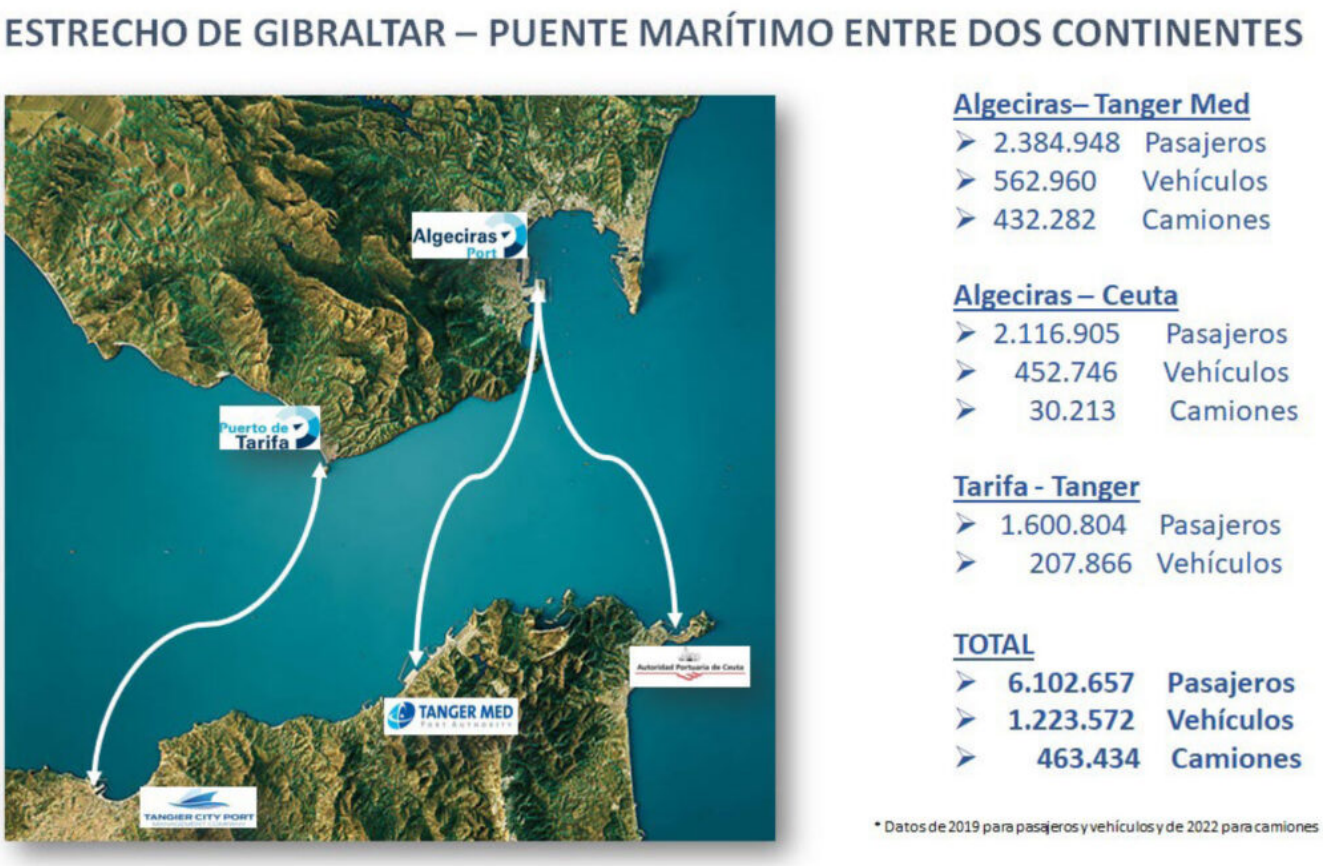
No se puede entender el Puerto de Algeciras sin la OPE ni la OPE sin el Puerto de Algeciras

El puente marítimo que une las dos orillas del Estrecho de Gibraltar se apoya en su orilla norte en el Puerto de Algeciras.

Ha sido así en tiempos pasados, lo es en el presente y lo será a ciencia cierta en el futuro.

A través del puerto de Algeciras y desde hace 20 años también del de Tarifa, ambos gestionados por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, transitan anualmente en torno a 6 millones de pasajeros y a 1,2 millones de vehículos en régimen de pasaje.

Embarcan y desembarcan en la actualidad en el puerto de Algeciras con destino a los puertos de Tánger Med y de Ceuta y en el puerto de Tarifa con destino al puerto de Tánger ciudad.



Esquema de las líneas marítimas en el Estrecho de Gibraltar. (Fuente: Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras).

Con anterioridad a la apertura del puerto de pasajeros de Tánger Med en 2010 el destino en Marruecos era únicamente el puerto de Tánger ciudad.

Se trata muy mayoritariamente del colectivo denominado MRE de marroquíes residentes en el extranjero, que incluye a ciudadanos europeos de origen marroquí, si bien se aprecia también un incremento paulatino de los viajes turísticos en ambos sentidos. La presencia de viajeros de otras nacionalidades norteafricanas ha ido en disminución.

Este tránsito presenta una estacionalidad muy acusada, de modo que

aproximadamente el 50%, es decir la mitad de ese número de personas y vehículos viajan en los tres (3) meses de la época estival, por coincidir con el periodo vacacional, lo que supone el 72% del conjunto de la OPE a nivel nacional.

Además, debido a esta circunstancia y en función del calendario de las celebraciones religiosas musulmanas se producen picos de afluencia en periodos de varios días, normalmente coincidentes con fines de semana picos que son muy acusados en el paso del mes de julio al de agosto.

Por ilustrar con datos lo anterior en la OPE de 2023 pasaron hacia la otra orilla más de 110.000 personas y casi 27.000 vehículos en 3 días, del 29 al 31 de julio. En ese periodo 22 buques realizaron 86 rotaciones diarias.

Unos picos también bastante acusados se pueden producir puntualmente en otras épocas vacacionales del año como son las navidades, la semana santa o las fiestas religiosas musulmanas.

Todo lo descrito más arriba caracteriza a este tránsito de personas y vehículos, configurando un fenómeno muy peculiar que exige una respuesta por parte del puerto de Algeciras para su adecuada gestión, que pasa por poner a disposición del dispositivo de la OPE (que se activa entre el 15 de junio y el 15 de septiembre) sus infraestructuras, instalaciones, tecnología, servicios y por supuesto la profesionalidad y dedicación del personal de la propia Autoridad Portuaria y de los organismos y empresas implicadas.

Estación Marítima, atraques para buques, zonas de embarque y preembarque de vehículos, zonas de espera dinámica de vehículos, viario de conexión entre los diferentes subsistemas, han ido evolucionando a lo largo de los años para atender las puntas mencionadas en las mejores condiciones.

Es preciso resaltar que durante la OPE el puerto se transforma físicamente de modo que conviven dos puertos en uno que funcionan de forma paralela y con las menores interferencias posibles entre ellos: el del pasajero y sus vehículos y el de la mercancía, siendo relevante mencionar aquí que el puerto de Algeciras es el primer puerto del sistema portuario español y cuarto de Europa en tráfico total de mercancías con más de 107 millones de toneladas movidas anualmente.

El esquema de funcionamiento de la OPE está en continua evolución en su fase

portuaria y en los próximos años experimentará cambios de gran relevancia como consecuencia de los importantísimos crecimientos actuales y futuros de los tráficos de mercancías en camión entre los puertos de Tánger Med y Algeciras cercanos ya al medio millón de unidades anuales y que traerán consigo, al compartir buques con los pasajeros, una transformación radical en los próximos años de las infraestructuras e instalaciones dedicadas al paso del Estrecho.

La OPE funciona en la actualidad y seguirá funcionando como un "*puzzle* bien encajado" y siempre formará parte consustancial del puerto de Algeciras.

No se puede entender la OPE sin el Llano Amarillo ni el Llano Amarillo sin la OPE

En las décadas de los años 60 y 70, pero sobre todo a partir de la década de los 80, Algeciras empezó a experimentar una llegada de vehículos y familias que desbordaban las capacidades de la ciudad, de los entonces llamados campamentos exteriores situados al norte y al sur de la ciudad y del propio puerto para acoger adecuadamente tal afluencia.

El popularmente denominado Llano Amarillo, terreno ganado al mar mediante rellenos sucesivos hacia el este y hacia el norte apoyado en el paseo marítimo surgió y se desarrolló en gran medida como respuesta de la entonces Junta del Puerto ante esta situación, empezando a utilizarse en su totalidad primero en precario y luego de manera definitiva a partir de 1987.

La complejidad creciente de la gestión de una afluencia mayor cada año y la necesidad de garantizar la adecuada interrelación entre las muchas variables que tienen influencia en lo exitoso de dicha gestión tales como la afluencia de vehículos, el plan de flota marítima puesto a disposición, los servicios asistenciales, las fuerzas y cuerpos de seguridad y la propia explotación portuaria, llevó a la Administración a la creación en la década de los 80 del dispositivo denominado Operación Tránsito primero y Operación Paso del Estrecho (OPE) después, que liderado por la Dirección General de Protección Civil del Ministerio del Interior, constituye una verdadera Operación de Estado de la que el puerto de Algeciras forma parte muy relevante.

El Llano Amarillo en los años 80 y en tiempos recientes. (Fuente: Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras).





A pesar de la mejora evidente de los planes de flota puestos a disposición de la OPE, lo que lleva aparejada una mayor capacidad de evacuación de pasajeros y vehículos, a pesar de la reconfiguración constante de las infraestructuras e instalaciones portuarias para una mejor adaptación a la OPE, a pesar de la ejecución del nuevo acceso norte al puerto a través del puente o de los rellenos en el área central del puerto, a pesar de la fuerza que ha tomado el puerto de Tarifa, a pesar de la introducción de herramientas tecnológicas predictivas y operativas, lo cierto es que como consecuencia del crecimiento de los tráficos especialmente del número de vehículos que en números redondos se ha más que duplicado desde aquellos años, la superficie creada hace cuatro décadas sigue siendo hoy en día necesaria para minimizar la eventualidad de situaciones de desbordamiento del puerto y sus indeseadas consecuencias en la ciudad y en el conjunto de la comarca.

El Llano Amarillo forma parte indisoluble de la OPE desde su creación y hasta nuestros días. No es concebible hoy en día la planificación de la OPE sin contar con dicha superficie.

La aspiración de la ciudad de Algeciras de recuperar el Llano Amarillo para uso ciudadano

Prácticamente desde su creación la aspiración de recuperar el Llano Amarillo para su uso por los ciudadanos ha sido una constante, para los algecireños y para sus representantes.

En todos los sucesivos acuerdos, protocolos y convenios suscritos entre las administraciones portuaria y municipal y en su caso la autonómica se recoge la aspiración, expresada de diferentes maneras a la hora de su concreción, de que se dote al Llano Amarillo de usos e instalaciones de modo que quede integrado en la trama urbana para disfrute de los ciudadanos.

El Puerto, compartiendo dicha aspiración, siempre ha expresado la necesidad de contar en su lugar con una amplia área exterior que goce de una perfecta accesibilidad con el viario estructurante de la comarca y con el puerto, que sea cercana al mismo y que disponga de una holgada extensión como para organizar adecuadamente toda la operativa necesaria.

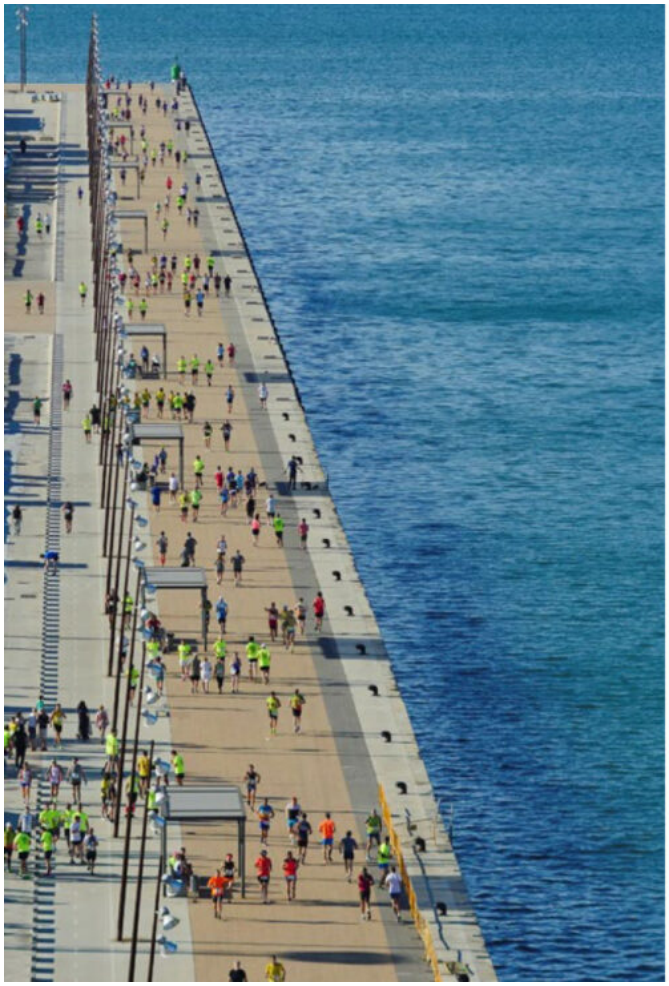
Los Convenios de 1990 y 2000 entre puerto y ciudad expresan claramente dicha aspiración ciudadana. Mientras la misma no puede convertirse en realidad, puerto y ciudad acuerdan a partir de entonces y hasta la actualidad la ocupación parcial y temporal de la superficie para cubrir necesidades ordinarias de la ciudad como aparcamiento de vehículos u otros.

El Protocolo de 2004 y el Convenio Marco de 2005 entre puerto, ciudad y comunidad autónoma expresan el compromiso tripartito de un desarrollo urbano en el Llano Amarillo, la transformación de la zona del Río de la Miel y la creación del parque metropolitano de La Menacha, zona que a su vez habría de dar cabida a un área exterior capaz de gestionar la OPE de modo que el Llano Amarillo pudiese quedar libre de dicha servidumbre.

El proyecto para el Llano Amarillo toma entonces la forma de la propuesta ganadora del concurso de ideas convocado con ocasión de la celebración del centenario de la institución portuaria. La materialización de la propuesta no puede progresar entre otros motivos al constatarse en un ejercicio de realismo que el área de La Menacha no reúne las condiciones mínimas de superficie que se consideran imprescindibles

para gestionar adecuadamente la OPE.

Ante estas circunstancias, en 2009 se actualiza el convenio anterior y ahora se plantea la ejecución por parte del Puerto de un proyecto de urbanización del Llano Amarillo para uso ciudadano, pero siempre compatible con la OPE. Así se ejecutan una serie de actuaciones que transforman la fisonomía del espacio creando el paseo de ribera que goza desde su apertura al público de una gran acogida por parte de los ciudadanos y los dos ejes transversales de comunicación de dicho paseo con arterias importantes de la ciudad. De este modo se da continuidad física a todo un conjunto de actuaciones que el Puerto ha venido ejecutando a lo largo de los años en la interfaz puerto ciudad desde la playa del Rinconcillo hasta la dársena del Saladillo, pasando por el acceso central.







Paseo de Ribera del Llano Amarillo. (Fuente: Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras).

La búsqueda inconclusa de un área exterior para la OPE que sustituya al Llano Amarillo

El caso expuesto en el epígrafe anterior en referencia a la falta de adecuación del área de La Menacha para sustituir al Llano Amarillo y de ese modo poder incorporarlo plenamente al uso ciudadano forma parte de una serie de propuestas que han resultado todas ellas infructuosas por razones diversas pero que conviene listar: La Menacha (I) en 1988, Los Barrios en 1999, La Menacha (II) en 2001, Fresno Sur en Los Barrios en 2003, La Menacha (III) en 2004, Botafuegos en 2009, Las Albutreras en Los Barrios en 2011, esta última incluida en el Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar.

Esta última área, de unas 50 Has, al pie de la futura circunvalación del Campo de Gibraltar, ha perdido predicamento entre otros motivos debido al parón de las infraestructuras que se produjo a raíz de la crisis financiera de aquellos años, parón que diez años después está empezando a remontar, aunque de manera muy tímida en lo que se refiere a nuestra comarca. Sin circunvalación no tiene sentido insistir.

El proyecto de Lago Marítimo

En otros capítulos de este número de PORTUS se describe en detalle la génesis y el contenido de este ambicioso proyecto de transformación del litoral de la ciudad de Algeciras, fruto del acuerdo interinstitucional de febrero de 2019 entre puerto, ciudad y comunidad autónoma y con la incorporación al proyecto de la universidad de Cádiz.

En lo que respecta a su relación con el Llano Amarillo el proyecto contempla la transformación de la franja de contacto entre el Llano Amarillo y la Avenida Virgen del Carmen, actuación de gran valor para una mejor integración entre ambos espacios.

Asimismo, plantea el desarrollo de la zona norte del Llano Amarillo ocupando un espacio en simultaneidad temporal con la incorporación a la OPE de la zona portuaria liberada en el entorno de la lonja propiciada por la disminución de la actividad pesquera, de manera que se compensa la superficie detraída con la que se pone adicionalmente a disposición de la OPE, no afectando de este modo a su operatividad, como se ha comprobado en la OPE de los últimos años.

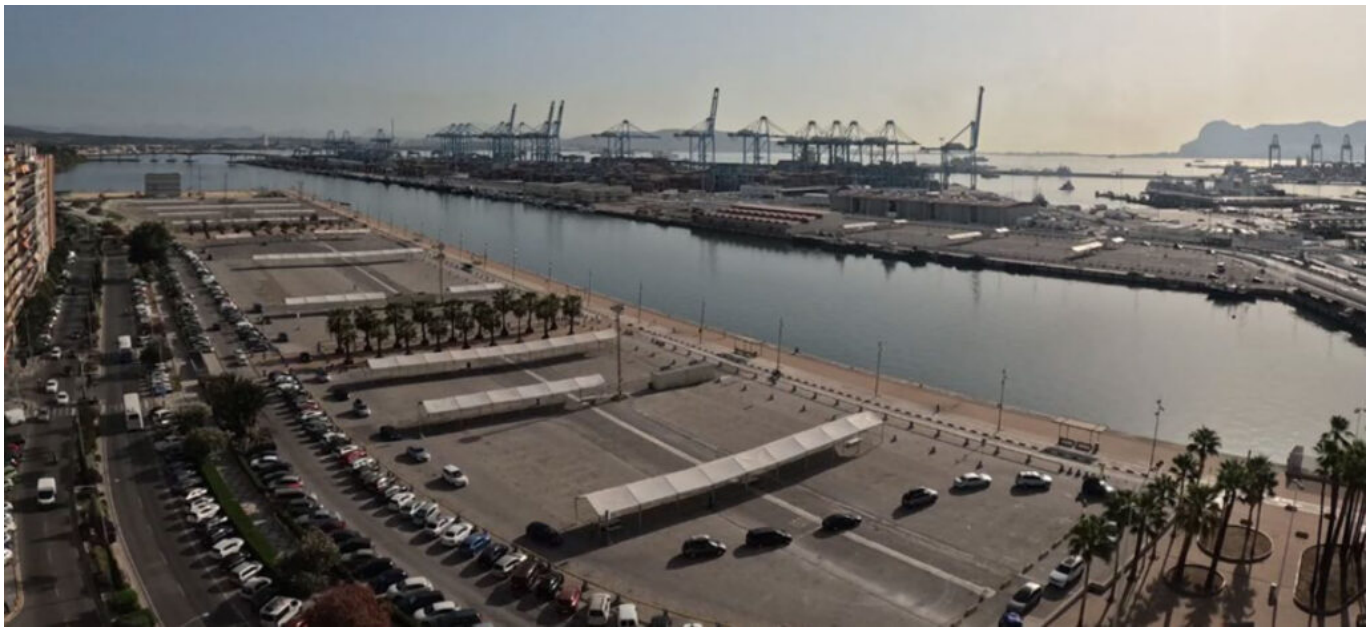


Áreas destinadas a vehículos durante la OPE 2023. (Fuente: Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras).

De este proyecto ya estamos empezando a ver realidades como el edificio UCA-SEA, centro de innovación de la universidad de Cádiz en su Campus de la Bahía de Algeciras, recientemente inaugurado.

Colofón

La Operación Paso del Estrecho y la servidumbre que la misma impone al Llano Amarillo son preexistencias (término aprendido de mi apreciado compañero Manuel Matoses) que condicionan e incentivan la búsqueda de las mejores soluciones de integración puerto ciudad, como es el caso del ilusionante proyecto denominado “Lago Marítimo”.



El Llano Amarillo durante la OPE 2023. Al fondo el edificio UCA-SEA. (Fuente: Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras).

IMAGEN INICIAL | *Vista del Puerto de Algeciras durante la Operación Paso del Estrecho. (Fuente: Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras).*

